Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2896

Vragen van de leden **Smaling** (SP) en **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *overschrijding van geluidsnormen op A8 bij Zaanstad* (ingezonden 31 mei 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 juni 2016)

Vraag 1
Is er sprake van een overschrijding van de geluidsnormen langs de A8 in Zaanstad?[1] Zo ja, hoe verhoudt dit zich tot de wettelijke geluidsnormen? Welke maatregelen heeft u reeds genomen en bent u bereid nog te nemen?

Antwoord 1
De geluidproductie van de weg wordt wettelijk getoetst aan het geluidregister. De jaargemiddelde geluidsproductie langs de A8, nabij de Coenbrug, voldoet daarbij aan de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds. Hoewel de geluidsproductieplafonds niet overschreden worden, heb ik toegezegd om te onderzoeken of de maatregelen die aangedragen worden uit het onderzoek naar geluidsreductie aan de – vergelijkbare – Schinkelbrug, ook toepasbaar zijn voor de Coenbrug (zie ook het antwoord op vraag 4).

Vraag 2
Bent u bekend met de zorgen van de bewoners langs de A8 bij de Coenbrug inzake eventuele overschrijdingen op het gebied van fijnstof en Stikstofoxiden (NO_x)? Deelt u deze zorgen, aangezien uit het nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2015 geen overschrijding van de normen voor wat betreft NO_x en fijnstof (PM_{10}) te zien is?

Antwoord 2
Ja, daarmee ben ik bekend. Ik vind het vervelend dat omwonenden van A8/Coenbrug zich zorgen maken over hun gezondheid. De kwaliteit van de leefomgeving rond rijkswegen vind ik belangrijk. Jaarlijks wordt in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit de luchtkwaliteit in Nederland gemonitord. Ter hoogte van de Coenbrug wordt (ruim)aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit voldaan.

[1] Noordhollands Dagblad: «Meters in het rood langs A8», 13 mei 2016.

ah-tk-20152016-2896
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

Vraag 3
Vindt u de geluidsschermen aan de A8 nabij de Coenbrug (uit 1986) hoog genoeg en van voldoende kwaliteit om aan de wettelijke normen te voldoen? Wordt voor het Geluidsregister en het NSL dezelfde schermhoogte gehanteerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3
Ja, de geluidsschermen zijn hoog genoeg en voldoen aan de wettelijke normen. De woningen langs de A8 nabij de Coenbrug hebben een lagere geluidsbelasting (L_{den}, gpp) dan de maximumwaarde van 65 dB. De geluidproductieplafonds worden niet overschreden.
In deze specifieke situatie zijn er nog verschillende schermhoogten. Dit komt doordat er verschillende bronbestanden zijn gebruikt voor het NSL en het Geluidregister. Er wordt naar gestreefd om zoveel mogelijk uit te gaan van éénduidige schermhoogten. In de monitoringsronde van dit jaar wordt daarom een verbeteractie voor het NSL uitgevoerd en wordt hetzelfde bronbestand voor deze schermen gebruikt als bij het Geluidregister.

Vraag 4
Wanneer zijn de resultaten van de onderzoeken naar geluid casu quo aanpassingen van de Schinkelbrug in Amsterdam bekend? In hoeverre bieden de uitkomsten van dit onderzoek ook aanknopingspunten voor de aanpak van de Coenbrug? Zo ja, welke en bent u bereid deze toe te passen?

Antwoord 4
Op dit moment wordt een aantal kansrijke oplossingsrichtingen onderzocht op haalbaarheid als maatregel voor de Schinkelbrug. Rond de zomer verwacht ik de uitkomsten van het onderzoek. Tussen de Schinkelbrug en de Coenbrug zijn overeenkomsten (type brug, bouwperiode, onderbouw van de brug), maar ook belangrijke verschillen (afmeting van de brug). Op grond van de uitkomsten van dat onderzoek wordt bezien of maatregelen (kosten)effectief toepasbaar kunnen zijn bij de Coenbrug.

Vraag 5
Hoe is de verkeersdrukte op de A8 in Zaanstad veranderd sinds de opening van de Tweede Coentunnel en de A5? In welke mate is de filezwaarte afgenomen na de opening van de Tweede Coentunnel en de A5? Is de doorstroming op het onderliggend wegennet ook verbeterd? Wat heeft het voor de luchtkwaliteit betekend?

Antwoord 5
Sinds de opening van de Tweede Coentunnel en Westrandweg (A5) is op de A8 ter hoogte van de Coenbrug het gemiddelde aantal voertuigen per dag met circa 8% toegenomen. Op de gehele A8 heeft de opening van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg geleid tot een daling van de filezwaarte van circa 85%. Over de doorstroming op het onderliggende wegennet zijn geen gedetailleerde gegevens beschikbaar.
De luchtkwaliteit in Nederland is de afgelopen jaren verbeterd. Ook voor de zichtjaren 2020 en 2030 blijkt uit de monitoring van het NSL, dat de concentraties voor de maatgevende stoffen NO_2 en PM_{10} verder afnemen. Hierin is het effect van de Tweede Coentunnel opgenomen, ook waar het gaat om de intensiteit van het verkeer. Zie verder vraag 11

Vraag 6
Hoe vaak staat de brug over de Zaan open en wat is daarvan de invloed op de filedruk en de doorstroming op het onderliggend wegennetwerk?

Antwoord 6
De brug staat gemiddeld vier keer per dag open. Het effect van een brugopening gedurende de ochtendspits is beperkt (circa 50 kilometerminuten, dat is max. 2 km file gedurende 25 minuten). Daarbuiten is het effect zelfs zeer beperkt.
Over de doorstroming op het onderliggende wegennet zijn geen gedetailleerde gegevens beschikbaar.

Vraag 7
Welke veranderingen in doorstroming worden voorzien wanneer de A8 en de A9 met elkaar zouden worden verbonden? Is hier in de berekeningen inzake geluid en luchtkwaliteit al rekening mee gehouden? Wat betekent dit voor de doorstroming op het onderliggend en hoofdwegennetwerk? Wat betekent dit daarmee eventueel voor de luchtkwaliteit en geluidsreductie?

Antwoord 7
De provincie Noord-Holland heeft het initiatief genomen voor een planstudie naar een verbinding tussen de A8 en de A9. In het vervolg van deze studie worden twee inrichtingsvarianten doorgerekend op onder andere de effecten op de doorstroming van het verkeer. Zoals gebruikelijk worden dan ook voor dit project de relevante effecten in de berekeningen voor luchtkwaliteit en geluid meegenomen. Daar is nu dus niet op vooruitgelopen.

Vraag 8
Welke meetdichtheid (zowel in ruimte als tijd) wordt gehanteerd langs de A7 en de A8 in en rond Zaanstad op het gebied van geluid, PM_{10} en NO_x? Is dit vergelijkbaar met andere gebieden in Nederland?

Antwoord 8
Het RIVM beheert een netwerk van meetpunten voor luchtkwaliteit in heel Nederland. Het meetnet heeft als voornaamste doel om de gebruikte modellen te valideren. Er worden continu metingen uitgevoerd en de resultaten daarvan worden dagelijks op internet en teletekst gepubliceerd. Het meetnet voor luchtkwaliteit is ingericht conform Richtlijn 2008/50/EG van het Europees parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. De dichtheid van het meetnet voor luchtkwaliteit is in de regio Amsterdam groter dan in de rest van Nederland (zie luchtmeetnet.nl). Dit is het gevolg van het feit dat ook het meetnet van de GGD Amsterdam is opgenomen in het landelijke meetnet.
Het RIVM heeft sinds 2013 een validatieprogramma dat niet gericht is op specifieke locaties, maar op de werking van het rekenvoorschrift en de systematiek van geluidproductieplafonds. Hiermee geeft het RIVM uitvoering aan een verzoek van de Tweede Kamer (32 252 amendement, nr. 36 van het lid Jansen)
In 2013 is op 23 locaties langs de rijkswegen het geluidniveau gemeten. Over deze metingen is door het RIVM de rapportage «Geluidmonitor 2013 Meetwaarden op referentiepunten uit SWUNG-1»opgesteld. In 2014 heeft het RIVM de validatiemetingen uitgebreid tot 47 locaties langs rijkswegen. Hierover is in de rapportage «Geluidmonitor 2014, validatie geluidproductie rijkswegen en spoorwegen» verslag uitgebracht.

Vraag 9
Klopt het dat de berekeningen voor het NSL, via het model INWEVA, zijn gebaseerd op gegevens van het geluidsregister van 2008? Zo ja, is er dan geen behoefte aan actualisatie gezien het feit dat er een Tweede Coentunnel is geopend en er sprake van is dat de A8 en de A9 met elkaar verbonden worden?

Antwoord 9
Nee, dat klopt niet. De verkeersgegevens voor het NSL zijn gebaseerd op de cijfers van INWEVA, die jaarlijks worden geactualiseerd. Effecten van nieuwe, opengestelde wegen worden hierdoor meegenomen, toekomstige wegen en verbindingen niet.

Vraag 10
Hoe worden de door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) gehanteerde meet- en berekeningsmethoden voor luchtkwaliteit en geluid internationaal beoordeeld? Doet de gemeente zelf aanvullende onderzoeken, bijvoorbeeld in de vorm van steekproeven? Welke uitspraken kunnen op basis van dergelijke steekproeven worden gedaan?

Antwoord 10
De Nederlandse geluid- en luchtkwaliteitsmodellen voldoen aan de Europese richtlijnen en worden als goed beoordeeld, zo blijkt uit testresultaten en reviews.
Steekproefmetingen kunnen fors afwijken van rekenresultaten. Er dient derhalve voorzichtig om te worden gegaan met de resultaten van een steekproef, zeker als die steekproef een beperkt aantal metingen betreft, er over een beperkte periode wordt gemeten of onder niet-representatieve condities. Hiertoe behoren onder andere atmosferische condities.

Vraag 11
Hoe worden filegegevens verwerkt in de modellen ten behoeve van geluid en luchtkwaliteit? Worden deze jaarlijks herijkt met de meest recente emissiefactoren? Zo ja, hoe verklaart u dan de stelling van de bewoners dat voor de A8 bijvoorbeeld geen stagnatiefactoren ingevuld zijn in het Geluidsregister, terwijl dit bij de NSL wel het geval is? Hoe komt dat?

Antwoord 11
De doorwerking van filevorming is verschillend voor geluid en luchtkwaliteit. Bij stilstaand verkeer is de geluidproductie lager dan bij goede doorstroming. Terwijl stilstaand verkeer juist een negatieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit. Daarom gaan de modellen voor geluid en luchtkwaliteit hier anders mee om.
In geluidberekeningen wordt geen rekening gehouden met filevorming.
In het model voor luchtkwaliteit worden elk jaar op basis van de recente verkeersgegevens de filegegevens geactualiseerd. Op basis van de rijsnelheden wordt in het model voor het betreffende wegvak wel of geen stagnatiefactor toegepast. Om de bijdrage van het wegverkeer te kunnen bepalen worden de generieke emissiefactoren voor wegverkeer jaarlijks vastgesteld en gepubliceerd.

Vraag 12
Bent u van mening dat de gegevens op basis waarvan Rijkswaterstaat geluid- en fijnstofproductie vaststelt voldoende accuraat zijn? Zo ja, hoe verklaart u dan dat in de NSL-rapportage 2010 over het jaar 2009 een baanvak van de A7 ineens de helft van zijn personenauto's verliest (zonder op- en afrit)?

Antwoord 12
Ik ben van mening dat deze gegevens voldoende accuraat zijn om de milieukwaliteit te beoordelen. Het klopt dat in 2010 voor het invoerjaar 2009 een verschil is geconstateerd tussen twee opeenvolgende baanvakken ter hoogte van de A7. In het daaropvolgende jaar is deze omissie hersteld. Het systeem van jaarlijkse monitoring garandeert in dit soort gevallen dat ingegrepen kan worden bij geconstateerde verschillen.

Vraag 13
Vindt u dat de burger, ondanks de toegang die er is tot de gegevens (waarvoor hulde), voldoende inzicht heeft in de structuur van de verkeersmodellen en de relatieve gevoeligheid van modelparameters? Kunt u dat toelichten?

Antwoord 13
De gegevens over luchtkwaliteit, geluid en verkeer zijn openbaar en worden actief door de overheid gepubliceerd. De overheid spant zich in om de gegevens op een publieksvriendelijke manier te ontsluiten. Daarnaast zijn ook de reken- en meetvoorschriften openbaar. Op de website van Rijkswaterstaat en de website van het RIVM zijn rapportages en publieksvriendelijke brochures beschikbaar over deze onderwerpen. Hiermee is het belang van de burger naar mijn mening goed gewaarborgd.